

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.769, DE 2019

Apensado: PL nº 4.046/2019

Acrescenta o art. 48-A a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre vagas de estacionamento nas proximidades de farmácias e drogarias.

Autor: Deputado HÉLIO COSTA

Relator: Deputado RODRIGO COELHO

I - RELATÓRIO

Trata-se do projeto de lei nº 2.769, de 2019, do Deputado Hélio Costa, que pretende alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB –, para “dispor sobre vagas de estacionamento nas proximidades de farmácias e drogarias”. O PL tenciona acrescentar artigo ao CTB, para que o órgão de trânsito com circunscrição sobre a via estabeleça a delimitação de vagas de estacionamento exclusivas para clientes de farmácias e drogarias.

Está também em análise o PL nº 4.046, de 2019, do Deputado Guiga Peixoto, apensado ao supracitado, que traz alterações em duas Leis: o CTB, mencionado anteriormente, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU. Estabelece a designação de vaga emergencial para clientes de farmácias, drogarias, hospitais e clínicas médicas nas proximidades dos estabelecimentos, com limite de dez minutos. Intenta também modificar a PNMU, para acrescentar dispositivo para que o Plano de Mobilidade Urbana contemple áreas de estacionamento emergenciais gratuitos nas proximidades dos estabelecimentos citados.



A matéria tramita em regime ordinário e sujeita-se à apreciação conclusiva das Comissões de Defesa do Consumidor (CDC); de Viação e Transportes (CVT); e à apreciação da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) nos termos do art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Na CDC, o projeto de lei nº 2.769, de 2019, teve parecer favorável e o PL nº 4.046, de 2019, foi rejeitado.

Durante o prazo regimental, não foi apresentada emenda nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Trata-se do projeto de lei nº 2.769, de 2019, do Deputado Hélio Costa, que pretende alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB –, para “dispor sobre vagas de estacionamento nas proximidades de farmácias e drogarias”.

Está também em análise o PL nº 4.046, de 2019, do Deputado Guiga Peixoto, apensado ao supracitado, que traz alterações em duas Leis: o CTB, mencionado anteriormente, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU.

De início, informamos que a matéria já foi objeto de pareceres não apreciados nesta Comissão. Por estarmos de pleno acordo com o Parecer nº 1 do Deputado Manuel Marcos, apresentado em 18/11/19, tomamos a liberdade de transcrever trecho do voto:

O objeto das proposições em tela, qual seja, a reserva de vagas para clientes de farmácias, drogarias, hospitais e clínicas constitui, em primeiro lugar, o direcionamento do uso do espaço público para determinado grupo da sociedade. Portanto, inicialmente, devemos nos preocupar em analisar a fragilidade desse grupo social, que terá direitos superiores aos do restante da sociedade, e a eficiência da proposta legislativa para minimizar os desequilíbrios inerentes a esse grupo.



Dito isso, certamente entendemos a necessidade das pessoas se deslocarem para os estabelecimentos supracitados. E todos nós vamos, com maior ou menor frequência. Entretanto, a reserva legal de vagas para clientes teria que, no mínimo, ter um caráter “emergencial”, como é nomeada a vaga no PL apensado. Nem sempre os deslocamentos até farmácias e clínicas pressupõem urgência desses clientes para adquirir produtos ou serviços que lá são oferecidos, ou, poderíamos dizer, na minoria das vezes. Lembramos que as farmácias dispõem de uma variedade imensa de produtos, como itens de higiene pessoal, cosméticos, perfumes, alimentos e bebidas. Não obstante a nobre intenção dos Autores, não enxergamos esse grupo social – clientes – como parcela da população que necessite de proteção estatal. O direito proposto implicaria preterir todos os outros condutores, cada um com suas também reais carências e dificuldades.

Alertamos para o fato de que a reserva de vagas de estacionamento para esses clientes pode ser até interpretada como privatização do espaço público para empresários do ramo farmacêutico e médico. Se cada ramo empresarial reivindicar o espaço para seus clientes, em que pese a necessidade para a população ser quase sempre legítima, teremos uma verdadeira “guerra” para constatar qual serviço/produto merece mais atenção do Estado. Infelizmente nosso “estoque” de estacionamento é limitado e, sem dúvidas, não teríamos vagas para suprir nem as necessidades relacionadas a direitos sociais como educação, saúde, alimentação, trabalho, moradia e lazer.

A garantia da “vida”, por razões óbvias, é considerada prioritária. Para situações de urgência, onde haja risco de morte, o Código de Trânsito Brasileiro – CTB –, assim como as normas infralegais, já oferecem todo amparo para as ambulâncias, veículos apropriados para transporte em urgência. Ademais, caso o cidadão esteja em situação vulnerável e necessitado de serviço médico urgente, mesmo em veículo particular, deve ser levado ao pronto socorro, utilizando-se de sinalização de emergência prevista no Código.

É bem verdade que nossa legislação, mais especificamente a federal, dispõe de vagas de estacionamento específicas. São direitos concedidos a grupos da população com a finalidade de que possam exercer suas atividades em igualdade (ou menor desigualdade) de condições às da maioria da população, como é o caso de vagas para idosos e para pessoas com deficiência com mobilidade reduzida. Essas garantias foram introduzidas no ordenamento jurídico por leis específicas: a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, Estatuto do Idoso, e a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Cabe aqui ainda esclarecer que



essas leis não impõem a criação de vaga nas proximidades de qualquer tipo de estabelecimento. O mecanismo utilizado é a “reserva” de vagas. Explicando melhor: onde existir um estacionamento de uso público, deverá haver um percentual de vagas para aquele grupo. Caso não exista estacionamento, nenhuma dessas leis garante estacionamento para idosos ou pessoas com deficiência, nem em proximidades de farmácias, drogarias, hospitais e clínicas médicas, aproveitando nosso objeto de análise.

Como vimos, é outra a sistemática da reserva de vagas para grupos sociais que necessitam de cuidados, e de outra maneira não poderia ser. Tanto nossa Carta Magna quanto o CTB atribuem a competência para ordenamento do espaço público para o Poder Público local. Tais atribuições são conferidas devido à imensa heterogeneidade dentre os Municípios brasileiros. Ambas as proposições em análise definem o espaço onde deverá ser estabelecido o estacionamento de clientes ao utilizar o termo “proximidades”. O art. 24 do CTB dá a competência para os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios planejarem e projetarem suas vias. Não conhecemos a realidade de todos os Municípios, mas não é improvável haver determinado local onde não exista qualquer tipo de vaga de estacionamento em sua “proximidade”. Pode não haver local adequado para qualquer estacionamento em quilômetros. Aliás, essa é, inclusive, uma tendência de grandes cidades: a diminuição de espaços para estacionamento de veículos. Podemos ter situações em que o Município decida, por meio de seu Plano Diretor, extinguir os estacionamentos públicos em grandes extensões de seu território, até um bairro inteiro, por exemplo. Ou em uma situação ainda mais extrema (e que já não é incomum em centros de grandes cidades europeias) proibir a circulação de veículos nessas áreas. Todos esses detalhamentos de uso do solo são definidos na análise e aprovação do Plano Diretor municipal e, mais especificamente, no Plano de Mobilidade Urbana.

Dessa forma, a obrigação de designação de vagas em qualquer parte do território, além de violar competências constitucionalmente atribuídas aos Municípios, atenta contra os preceitos do CTB, na medida em que invade a competência dos órgãos de trânsito com circunscrição sobre a via.

Nada obstante os problemas técnicos e jurídicos aqui expostos, não poderíamos deixar de informar que a legislação federal dispõe de instrumentos para que o trânsito (e estacionamento) nas proximidades de farmácias, drogarias, hospitais, clínicas médicas, ou qualquer outro estabelecimento,



seja operado de acordo as peculiaridades locais e com as necessidades da população.

A Resolução nº 302, de 18 de dezembro de 2008, do Conselho Nacional de Trânsito – Contran –, regulamenta as áreas destinadas ao estacionamento específico em vias públicas abertas à circulação. Nela encontramos o chamado “estacionamento de curta duração”, in verbis:

“Art. 2º Para efeito desta Resolução são definidas as seguintes áreas de estacionamentos específicos:

.....
VII - Área de estacionamento de curta duração é a parte da via sinalizada para estacionamento não pago, com uso obrigatório do pisca-alerta ativado, em período de tempo determinado e regulamentado de até 30 minutos.”

Esse tipo de estacionamento é passível de ser instituído, nos pontos mais adequados diante de cada realidade local, pelos órgãos de trânsito, respeitados o Plano de Mobilidade Urbana e o Plano Diretor do município. Pode ser instituído inclusive nas proximidades de drogarias, e citamos a existência desse tipo de vaga na “Rua das Farmácias” da Capital Federal.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão analisar, votamos pela **REJEIÇÃO** dos projetos de lei nº 2.769, de 2019, e nº 4.046, de 2019.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado RODRIGO COELHO
Relator

2021-6259



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Coelho
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217297896200>

